

令和7年度第2回北部エリア補完的交通検討分科会議事録

会議名	令和7年度第2回北部エリア補完的交通検討分科会
日時	令和7年9月22日（月） 午後2時00分から午後2時55分まで
会場	八千代市役所 別館2階第1・第2会議室
議題	デマンド交通の運行方針（案）について
出席者	【委員】 鎮目委員（会長）、小川委員、太田委員、毎熊委員、御厨委員、 岡本委員、鎌田委員、櫻井氏（丸山委員代理）、藤井委員、蜂谷委員 【事務局】 （都市整備部）瀬能尾次長 （都市計画課）平野課長、多田主査、石原主査補、木暮主事
公開・非公開	公開
傍聴者	1名
議事	以下のとおり

—議題の説明—

事務局

<前回会議の内容、本日の目的>

7月4日に開催した第1回分科会では、「補完的移動手段の手法はデマンド交通として、地域との意見交換を進めることとし、地域にあった具体的な運行方針案について検討をしていく」として、賛成者全員にて可決した。

本日は、前回会議の開催後に地域の詳細ニーズ調査を行い、その結果を踏まえて、デマンド交通の実証運行方針（案）を作成したことから、その内容を説明し、委員の皆様協議いただきたい。

<地域の詳細ニーズ調査>

デマンド交通の実証運行方針（案）の検討にあたって、「地域の代表者との意見交換の実施」「ニーズ調査票の郵送」の2つの方法で地域のニーズを確認した。

■地域の代表者との意見交換

8月上旬から9月上旬にかけて、米本団地自治会、阿蘇北部支会、睦支会で、自治会長や社会福祉協議会の福祉委員・民生委員などの方を対象に意見交換を実施した。

当日は、北部エリアに導入を計画しているデマンド交通の説明、その運行内容を説明ののち、意見交換や質疑応答を実施し、ニーズ調査票の記入と乗降ポイントマップを作成した。

意見交換でいただいた主なご意見としては、

- ・乗降ポイントは家の前にあるとよい（米本団地自治会）
- ・デマンド交通はもえぎ野線が運行していない時間帯で必要（阿蘇北部支会）
- ・高齢者の中には、数百m先の乗降ポイントまで歩いていくのが困難な方もいるので、きめ細かな乗降ポイントを設定してほしい（睦支会）

といった内容が挙がった。

続いて、調査票の集計結果とそれに対する所見としては、

日常での移動のしやすさについて、外出時（買い物・通院等）の交通手段がなく困っている割合は約5割であった。また、阿蘇北部では、交通手段がなく困る場合に外出をあきらめてしまう人が約3割であった。

この結果からの所見としては、路線バスは走っているものの、バス停までの距離が遠い、便数が限られているなどの理由により、利用できていない方が潜在的に存在することを改めて認識した。

続いてデマンド交通について、午前中の利用希望が約5割あるほか、阿蘇北部は午後の早い時間帯での要望もあった。阿蘇北部の要望については、もえぎ野線が運行していない時間帯と重なっているため、代替移動手段としてのニーズがあると考えられる。また、利用したい頻度は、睦と阿蘇北部では月に2～3日を選んだ方が最も多く、米本団地では週1～2日を選んだ方が最も多いという結果となった。米本団地では一部路線においてバスの便数が限られていることから、こちらも代替移動手段としてのニーズがあり、利用頻度が高くなっているのではないかと考えている。また、エリア外の乗降ポイントについて、要望の多かった箇所は、睦では八千代中央駅、米本団地では、市役所や福祉センター、阿蘇北部では勝田台駅という結果となり、地区によって目的地が異なっていた。

■ニーズ調査票の郵送

八千代市内の北部エリアにお住まいの15歳以上（中学生を除く）の方の中から無作為に抽出した2,000人に対し調査票を郵送し、8月28日から9月10日までを調査期間とした。

回答方法としては、郵送またはインターネットによる回答とした。

郵送によるニーズ調査の実施結果について、送付件数は、実施内容で説明した通り2,000件となっており、回答件数は501件、そのうち郵送回答が347件、インターネット回答が154件であった。

利用したい時間帯については、地域の代表者との意見交換時と同様に、午前中の利用希望が多く、13時～14時の利用希望も多い結果となった。

続いて、利用したい曜日は金曜日から日曜日までの利用希望が多く、逆に平日の水曜日と木曜日の利用希望が少ない結果となった。

また、利用したい頻度については週1～2日、月2～3日の頻度での利用希望

が多い結果となった。

最後に北部エリア外の乗降ポイントは、八千代中央駅が一番多く、次点で村上駅、八千代医療センターと続く結果となった。

<デマンド交通の実証運行方針（案）>

デマンド交通の運行目的は、鉄道駅から離れておりバスの運行本数も少ない北部エリアにおいて、自宅から最寄りの駅やバス停等までの道のりの、いわゆるファースト・ラストワンマイル対策として運行するものであり、その目的に沿って、また、ニーズ調査結果を踏まえて実証運行方針案を作成した。

- ①運賃は、公共交通機関を利用した際の金額より高く、タクシーを利用した際の金額より低くという前提のもと設定しており、目的地により異なるが、約500円～1,000円程度を目安としている。
- ②利用対象者は、八千代市の北部にお住まいの方を対象としている。
- ③運行時間については、毎日、午前7時から午後5時の運行を予定している。
- ④利用方法については、郵送等により利用者登録の申請をいただいた後に、電話またはWebで予約いただく形を想定している。
- ⑤乗降ポイント配置の考え方については、北部エリア内においては、目的地となる主要乗降ポイントと自宅付近の乗り合い場所となる一般乗降ポイントを設置している。主要乗降ポイントとしては、自治会館などの公共施設や病院、スーパー等を想定しており、一般乗降ポイントとしては、ごみ集積場等を想定している。
なお、北部エリア内の乗降ポイントは、バス停と近い位置に設定しないこととする。具体的には、公共施設を除き、バス停から300m以内には乗降ポイントを設定しないことになる。
北部エリア外の主要乗降ポイントについては、鉄道駅や主要バス停留所、八千代医療センター等を想定している。
- ⑥乗降ポイント別の移動イメージとして、3つの事例を紹介
- ⑦実証運行期間は、実証運行開始から1年半から2年程度とする。
- ⑧運行台数は3台、1台あたりの乗車人数は3人を想定している。
- ⑨実証運行目標は、1日1台あたり6人としている。

—委員意見等—

小川委員

運行日について、年末年始と土日はやめるという話か。

事務局（小川委員回答）

毎日運行なので、土曜日・日曜日・祝日を含む毎日運行となる。

岡本委員

3点確認したい。1点目、資料の8ページに「乗降ポイントはバス停から300m以内に設定しない」と記載あるが、地域との意見交換では歩くのが困難だというような人たちがいる中で、バスの利用を前提とするようなデマンド交通のルートに設定するのであれば、この制限を入れるっていう理由がわかりづらいと思う。否定的な意味ではなく、バスに乗れる人はバスに乗ることが最善だと思うが、この理由になると、ヒアリング結果と若干違うのではないかなというふうに感じた。9～10ページの例では、目的地が公共交通機関で行けない、つまりデマンド交通でしか行けない場所となっている。バス停が近くにあるのであれば、バスで目的地に行くので、今回の比較対象にはならないが、今回運行しようとしているデマンド交通はバスでは行けない目的地を想定として、シミュレーションされているので、乗降ポイントの設定をここで変える（300m以内に乗降ポイントを設定しないようにする）と、矛盾するのではないかと考える。

2点目、11ページの運賃のところでは、デマンド交通は約1,000円程度、バス・鉄道560円、タクシー3,400円との説明があった。なるべく公共交通を使って欲しいとの考えであれば、運賃だけではなく、それぞれの所要時間の想定を置かないと、利用者としては、デマンドを含めたどの手段を使って目的地に行くべきかの判断ができなと感じる。例えば、バスと電車を使い継いだら1時間半、デマンド交通を使うと30分で行ける、となるような所要時間の想定があれば、デマンドを使うのもありだが、デマンドでも公共交通を使い継いでも、一般的に大差がない時間帯であれば560円で済むので公共交通を使おうよ、という説明ができと思う。そのあたりは資料で補足いただくほうが、よりわかりやすいと思う。

最後に、ニーズ関連資料の中の調査票で、利用者側が求めている集計結果は、どのような目的かが鍵だったと思うが、この分科会で出された資料の結果には、目的の分析は書かれていない。何のために利用するのかを書いていないので、実際にデマンド交通を実証運行したときに、利用した理由のイメージがつきにくいと思う。仮に運行台数で3台も用意して、先ほどの小川委員からの年末年始の運行についての質問もそうだと思うが、目的によっては、年末年始は運行が不要となる可能性もある。そのような観点から、ここでの外出目的は何だったのかを示していただく方が的確かなと思う。

より最適なデマンド交通、最適な公共交通機関の利用を目的にしており、想定と結果が一致するほうが良いと思うので、そこを補足いただければと思う。

睦支会の意見交換では、利用したい人の中に歩けない人が多く、歩けない人は運行距離や乗降場所を柔軟に決められるデマンド交通を、歩ける人は公共交通機関を使っただけなのが、この地域における全体最適であると思っている。

事務局（岡本委員回答）

1つ目の質問については、岡本委員ご指摘のとおり、既存の公共交通機関の維持も同時に考えていく必要があると考えている。乗降ポイントとしての公共施設は、大学町で言えば大学町自治会館のような施設を前提としているが、そちらについては今後、路線バス事業者とも協議を進めていきたい。今回は実証運行方針（案）として、この内容で進めていきたいと考えている。

続いて2点目の所要時間に関しては、運賃を今後決定していくにあたって、ご意見も参考にさせていただきたい。

3点目について、今回のニーズ調査の結果については、全項目別の集計結果というものをお示ししておらず、先ほどの点については、申し訳ないが了承いただきたい。今お話のあった目的に関しては、実証運行を行うにあたって、目的にかかわらず、こういった方が、どこに行くかとか、どれぐらいの時間が必要なのかという総数を確認したいという思いがあり、目的は省いて資料を作成した。

岡本委員

1番目の話、前提はわかるが、地域のヒアリングでも話のあった足の不自由な方が、仮にバス停に近い場所に住んでいた場合は、利用したくても乗降ポイントの対象から除外されており利用できない、という点が引っ掛かっている。足の不自由な方や公共交通に乗れない方も利用対象としているのであれば、あえて300mの話を書く必要はないのではないかな。自治会館などを想定している、というのであれば、あえてここを書き出す必要がないのではないかな。既存の公共交通機関の維持したい考えは理解できるが、その対策として300m以内にバス停を設置しない整理にするのであれば、最初から足の不自由な方や公共交通に乗れない方を利用の対象から外してしまうのではないかな。それ以外の点は、承知した。

鎮目会長

今後作成する資料は持ち帰り検討するということによいか。具体的には、8ページの「※乗降ポイントは、公共施設を除き、バス停から300m以内に設定しない」と言い切っている部分をどう表現するかということかと思う。

事務局

いま会長から話のあったとおり、今後資料の発出の際には再検討する。

藤井委員

アンケートのところで、移動手段は何かの目的があって初めて移動という行為が出てくるので、リンクしてないと本来はいけない。ご指摘のように、特に年齢別にも分かれてない、日頃困っている199人という方のアンケートの特出しとなっている。困っている方のほとんどが高齢者だと思うが、例えば、土日の塾

に行く際に手段がない人たちもいることもあり、目的と移動をかませた形での需要を想定しないといけないと思う。この北部エリアの調査結果と他自治体のデマンドとの比較では、利用したい曜日の回答が他の自治体と比べて全然違うと感じる。通院目的が第一、その次に買い物目的、これらがデマンド交通における需要で千葉県内のほとんどの自治体の利用目的となっている。他自治体では平日利用に集中して、土日カットという形態が非常に多い中、八千代市の場合は、土日特出しのような形の利用想定となっており、一体どういう目的なのか余計気になるところである。そういった面では、どういうトリップが発生するのか、さらにその方たちの目的と行き先がどのように絡んでくるか。八千代市では今回デマンドを3台で運用するとのことで、それを乗り合わせていくときの方向性を兼ね合わせる際に、今度はトリップとODの関係性で、1台にどれぐらいの人たちが1日利用できるような形で、北部と他地域を繋いでいかれるのか、こういったものを想定しているときにも、それも必要となる。その辺は、実証実験の中でどういうふうに積み上げていくかということをお考えになっているのだろうとは思いますが、事前情報の中で、こういったところをつなぐ形の声が大きいのか、最低限それは地図上で、トリップだけで線を結んでいって、そのトリップ図で示しても、この方向性が北部地域でも、東側と西側では、どうやらちょっと行き先の行程が違うよねと。そうすると、配車するタクシー事業者も、こういったところに1台の配置あるいは2台運用を考えなくてはいけないとか、いろんなことを想定で準備する形で運用できていくので、そういった情報は開示する形の中で、ご検討いただく、これがまず大事なかなというふうに思う。

また、冒頭に出てきて検討事項にもなったが、バス停の300m、これを含めるのか含めないのか、これは、自治体によってさまざまな考え方がある。バス停のところで、お困り事をしている方たちもいるといったところで、全域対応といった自治体も最近増えてきている。その場合には、その運賃格差といったところで選択できるところで、移動のトリップが同じ目的であっても、1人当たりの負担額が違ふことによって、選択する方向が違ふ、そこに任せるといった形で置いている自治体さんもあれば、目的地が先ほど言った後のトリップでつないだときに、全く同じ方向へ向いてしまっているということであれば、これは完全にバス事業者の移動そのものを食っているの、これはやはり改善が必要だという話で限定するところもあると。そういったことも知る上でも、今回300mで設定したとしたときに、その300mの中で利用できない人たちが実際どれくらいいるか、調査はきちんとしなければいけない。そういった形で、きちんとそのフォローアップできる仕組みを、実証実験中に考えないといけないかなというふうに思う。

また、ある自治体では、デマンドを使ってバスに繋げてあげると、そのバスを利用する度に、デマンドとバスの利用券、こういった乗り換えの際に一律運賃型を設定しているところがある。すなわち、例えば500円でデマンドを使うところを、バスを使うことによって、その割引型に変えていく、そういう自治体もあ

る。ただし、その安全に止まれる場所の確保はなかなか難しいので、そういった限定型のアプローチをする考え方もある。それから、一番気になるのは運賃だが、例えば今回3事例示していただいているが、500円・1000円など、行き先・トリップにより変えるという話だが、北部エリアから圏外、あるいは北部エリア内の中でも、東西の中でゾーンとしてやるのか、何かそういったものを考えているかどうか。そうしていかないと、そちらは個別の事例でいくので、運転士さんがA地点でピックアップして、B地点でまたピックアップして同じ目的地に向かう、そうすると、それぞれの運賃が違ってくる場合もある、同じ場合もあるといったところで、こういったときの運賃対応が非常に煩雑になってしまうので、それをゾーン分割型でいくのかどうか、そういったところの運用に関しても是非丁寧に検討していただきたい。運用性のわかりやすさはもちろん大事だが、運行事業者が戸惑わないことが安全運行を確保する上で非常に大事になってくるので、その辺をぜひ丁寧に汲んでいただければと思う。

事務局（藤井委員回答）

まず公共交通計画の中で、交通不便地域という形で定義をしている。こちらは駅から800メートル、バス停から300メートルの距離に、そこから外れた方は不便地域という形で定義しており、今回このポイントとして、バス停から300メートルの圏内にポイントを置かないということに関しては、あくまでも北部エリアに関しても、既存のバス事業者に行っている路線があるため、そちらと競合しないような形で、できるだけその300メートル圏内の方には、バスをご利用いただくような方向で、一応設定させていただいているという前提がある。ただ、足の不便な方でなかなか距離を歩くのも辛いという方もいる中で、運行に関しては月曜日から日曜日までフルに走らせて、台数も3台走らせるということで、手厚い形でのスタートにはなるが、あくまでも実証運行ということなので、今の形でずっとこのまま続けるというよりは、都度、行き先がどうであったかとか、そういったデータを基に分析した中で、運行の仕方を地域のニーズに合わせた形で考えていきたい。これで決まりではないということと、まずはこのような前提で始めたいという意味での、今回の方針となっている。

藤井委員

1年半から2年間の実証実験ののちに本格運行に移るとの話の中で、1日何人という目標を掲げて進めることは、とてもいいことだと思う。例えば病院に行く際に、行きでデマンド、帰りは公共交通を使ってという話もあるが、今回バスのネットワークを利用できない方たちにデマンド交通を活用してもらうことは、行きも帰りも全部使ってもらわないと成り立たなくなる。というのは、1週間丸ごと運用する借り上げの方式だと、通常1台あたり1,000万は簡単に超えてしまう。今回3台なので3,000万円を超える、そして運用するシステム

を入れると、もう 4,000 万を超えていくような、そういった仕組みできっと動くはずである。それを 1 日 6 人で換算したときに、どのくらいの方達が乗るのかを考えると気の遠い話になる。地域にまだ利用想定がない中でオンデマンドとして 3 台も一気に予約を確保するという、手厚い対応をして地域の中に入り込むのは通常ではまず考えられない。

そういった面では、そういったものを地域の方たちが本当に活用するという機運を上げていかない限り、これは 3 台が 2 台、極端な場合 1 台になってしまう。そういった次元の取り組みであるということで、公共交通を維持して活用していくのも、利用者を想定する形の中で、利用者がそれを活用していく仕組みとして根付かない限り、地域の中で持続していかない。

地域に責任があるということではないが、あなたたちに使っていただくことによって、地域の方たちの移動がどんどん活用されていくと考えている。そういった面では、予約の仕組みなんかもわかりやすく、かつ、行きと帰りでどんどん活用できる、朝 7 時から使えるサービスというのも、なかなか見当たらない。

そういった面では、広報の仕方や、使ってもらえる人達、知っていただく努力、これをやはり丁寧にさせていただくということと、町会の方からも、どんどんデマンド使おうじゃないか、そういったところを挙げていただきたい。それともう 1 つ、これも別の自治体で起きたことだが、セダン型をやっている、例えばコミュニティの中で、例えばここで言うと米本団地みたいな団地が形成されているところだと、名前はわからないけれども顔はどこかですれ違っているか知っているよ、みたいな人が乗り合うのはそれほど抵抗がないけれど、全く違う場所に行って知らない人と乗るのがセダン型だと思うと、自分が降りるタイミングが取れないから、利用しなくていいやということで、全部それが乗り合いになったときに、全部、キャンセルして、1 人ずつ乗るような形のところに変わってしまうという、本来乗り合いの運用をすべきデマンドが、乗り合いにならないっていうところも出てきている。そういった面では、デマンドは地域の方たちが、皆さんのいろんな方たちが乗り合っていく仕組みであるということを丁寧に開示していくことが大切である。

そういった面ではこれからのアプローチの中でずっと課題があると思うが、ぜひ丁寧に進めていただきたい。

事務局（藤井委員回答）

北部地域のエリアの方々にとって、デマンド交通は初めての手法で、皆さんもこういったものかっというのはご利用してみないと多分わからないと思う。ご意見いただいたように、運行の方向性が決まった段階で、地域の方々や分科会の皆様にご協力いただきながら、使い方や利用の仕方、あとは利用するところといった部分で便利であるというところを丁寧に説明させていただきながら、最初は 3 台ということなので、より多くの方々にご利用いただきたいと考えている。そ

れである程度、使い方だとかその利便性っていうものをご理解いただいた上で、地域に根付いた交通に育っていったらいいのかなと思う。

目標の設定についても、今は実績がないため、あくまでも想定ということで、1台当たり1日6人という形で設定しているが、今後実績が出た中で、例えば利用人数や、運行に関わる経費に対しての1人当たりのコストの考え方など、いろいろな目標の設定というものがあるので、その辺は実証の中で、そういった設定も踏まえて考えていきたい。

御厨委員

運行にあたっては、タクシー会社が参加するような形になると思うが、クラウンの車を使って運行するとなると、隣同士のことも気になるし、高齢者の方にとっては、ものすごく乗りにくいと思う。我々も、高齢者の方からスライド式のドアの車を回してくれないかとの声をいただくこともある。デマンド交通の運行にあたって、事業者ともう少し親密に話した上で会議の中に提案するのがよいのではないか。

每熊委員

3台全て貸し切りのような形になった際に、需要がなくそのまま使わなかった、となるとその分無駄となり、もったいない部分は確かにあるので、全てを貸し切りにするというよりは、時間貸しなど需要がある時間帯だけ運行する形の方が現実味があるかもしれない。やはり利用目的がわかりづらい部分があるため、その辺はもう少し精査するべきではないか。

櫻井委員

病院に行く方の利用も多いと思うが、帰りに公共交通機関を使うことになる、利用する方にとって非常に不便に感じると思ったので、再検討いただければと思う。あと、阿蘇の説明会に出た際に、名称がカタカナのデマンドタクシーという単語がわかりづらいという話が出た。運行の際には、デマンド交通（乗合タクシー）と表示いただいたほうがわかりやすいと思う。特に阿蘇地域は高齢者が多いので、デマンドってそもそも何でその先話が進まなくなってしまう状況があったので。実際には乗合タクシーを進めたいという説明をしていただけると、もっとわかりやすいっていう声もあった。

事務局（櫻井委員回答）

病院の帰りは、必ずしも公共交通機関を使ってほしいという話ではなく、予約に空きがあれば使うことは可能。名称については、どなたでもわかりやすい名称を検討する。そのほか、愛称の募集も併せて検討する。

岡本委員

名称の件だが、テストの段階は予約型乗合タクシーにして、さらに乗っていただく、認知を上げていく段階で愛称募集を行う方が、市民の皆さんが発信を続けて、利用してもらえるのではないかな。

名称のところで、いま時間をかけて頭を悩ますよりも、先ほど藤井先生におっしゃっていただいた骨格のところに力点を上げて、最終的には住民の方と一緒に盛り上げていく、という流れが良いのではないかな。

事務局（岡本委員回答）

住民の方々に制度が定着するような形で進めていき、今後親しみが持てる愛称・ニックネームを設定できるようにしたいと考えている。

—採決結果—

事務局の説明のとおり、デマンド交通の運行方針（案）について可決。

—次回会議—

事務局

デマンド交通の実証運行の目途が立った段階での開催を予定しているが、日程については改めて案内する。また、委員の皆様には、実証運行に向けた事前調整や周知などで、色々のご協力をいただく場面もあるかと思う。引き続きよろしく願いいたしたい。